



Arkivsak

24/00109-29

Saksbehandler

Tone Amundrud

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Møtedato

26.08.2026

Fylkesvei 303 - Santra - Hem, alternative løsninger

Innstilling fra fylkesdirektøren

Alternativ A:

Gang- og sykkelvei fv. 303 Santra – Hem, utformingsalternativ **2** vedtas.

Det innebærer gs-vei med smal grøft (totalbredde 4,5 m). Tiltaket deles i to deletapper.

Del 1 bygges innenfor prosjektets bevilgede ramme på 40,0 mill. kr. Finansiering og bygging av del 2 avventer prosess med nytt investeringsprogram 2028-2037 som vedtas av fylkestinget høsten 2028, og videre arbeid med økonomi- og handlingsplan.

Alternativ B:

Gang- og sykkelvei fv. 303 Santra – Hem, utformingsalternativ **2** vedtas.

Det innebærer gs-vei med smal grøft (totalbredde 4,5 m). Tiltaket bygges samlet i én etappe.

Denne løsningen forutsetter at fylkestinget vedtar finansiering utover bevilgede midler på 40,0 mill. kr.

Alternativ C:

Gang- og sykkelvei fv. 303 Santra – Hem, utformingsalternativ **13** vedtas.

Det innebærer smal sti i tilknytning til eksisterende vei med asfalt (totalbredde 3,5 m).

Tiltaket bygges samlet i én etappe innenfor prosjektets ramme på 40 mill. kr.

Sammendrag

I sak 35/23 vedtok fylkestinget å sette av 40,0 mill. kr for sammenkobling av gang- og sykkelvei mellom Larvik og Sandefjord på 2,3 km, med en forenklet løsning. Etter gjeldende plan skal tiltaket bygges i 2027/2028. I hovedutvalgsmøtet 25. mars ble det gitt en muntlig orientering om reguleringsplanen for prosjektet. Denne saken redegjør for flere alternative løsninger for Santra-Hem prosjektet med bakgrunn i sak 41/24 «Hvordan bygge gang- og sykkelvei på en enklere og rimeligere måte». Konseptvurdering med evalueringmatrise for syv alternativer ligger som vedlegg i saken.

Evalueringen viser at alternativene 2 og 5 rangeres høyest og framstår som gode løsninger på strekningen. Alternativ 2, *gs-vei med smal grøft*, vurderes som den beste og mest helhetlige løsningen og innebærer noe mindre arealbeslag enn regulert løsning. Totalbredden er 4,5 m,

med asfaltert gs-vei redusert fra 3 til 2,5 m. Grove beregninger viser at totalkostnaden blir ca. 72,0 mill. kr og ligger ca. 10 mill. kr lavere enn regulert løsning. Med unntak av alternativ 13, som er innenfor prosjektets ramme på 40,0 mill. kr, ligger øvrige løsninger i kostnadsintervallet 72-83 mill. kr. Alternativ 13, grovt anslått til å koste ca. 22,0 mill. kr, er smal, svært enkel, uten sluk og overvannshåndtering, og framstår kvalitetsmessig som et dårlig alternativ.

Dersom hovedutvalg for samferdsel vedtar en løsning som overstiger prosjektets ramme på 40,0 mill. kr, kan fullfinansiering av prosjektet legges fram for fylkestinget i kommende prosess med økonomi- og handlingsplan. Alternativt kan prosjektet deles i to etapper, slik at del 1 kan bygges innenfor prosjektets ramme. Del 2 kan håndteres i forbindelse med nytt investeringsprogram for fylkesvei 2028-2037 som etter planen skal vedtas av fylkestinget i 2028.

Bakgrunn og saksgang

Gang- og sykkelvei fv. 303 Santra-Hem er prioritert i Handlingsprogram for fylkesvei 2024-2028. Strekningen mangler løsning for myke trafikanter og er en «missing link» mellom Larvik og Sandefjord. Strekningen har mye fritids- og sommertrafikk, preges av høy fart og smale skuldre, noe som gjør veien utrygg for myke trafikanter.

I sak 35/23 vedtok fylkestinget å sette av 40,0 mill. kr i 2024 og 2025 for sammenkobling av gang- og sykkelvei mellom Larvik og Sandefjord, med en forenklet løsning på 2,3 km. I vedtatt økonomi- og handlingsplan 2026-2029 er framdriftsplanen for bygging av tiltaket endret til 2027/2028.

I sak 41/24 ble utvalget orientert om regelverk og retningslinjer som ligger til grunn for planlegging og bygging av gang- og sykkelanlegg, og fylkeskommunens myndighet til å fravike disse. I saken ble det vist til 13 hovedutformingsalternativer med vurdering ut ifra kriteriene økonomi, trafiksikkerhet, framkommelighet, dyrket mark/arealbeslag, attraktivitet/trygghetsfølelse og drift/vedlikehold.

I møte 25. mars i år ble hovedutvalg for samferdsel muntlig orientert om reguleringsplanen for strekningen Santra-Hem og tre mulige løsninger for bygging av gang-/sykkelveien. Under orienteringen ytret utvalget ønske om vurdering av flere alternativer, at innsparingsmuligheter belyses, samt at det sees på hvordan arealbruk kan reduseres.

Denne saken redegjør for flere alternative løsninger for Santra-Hem prosjektet. Saken legges fram for hovedutvalg for samferdsel som fatter vedtak i saken.

Saksopplysninger

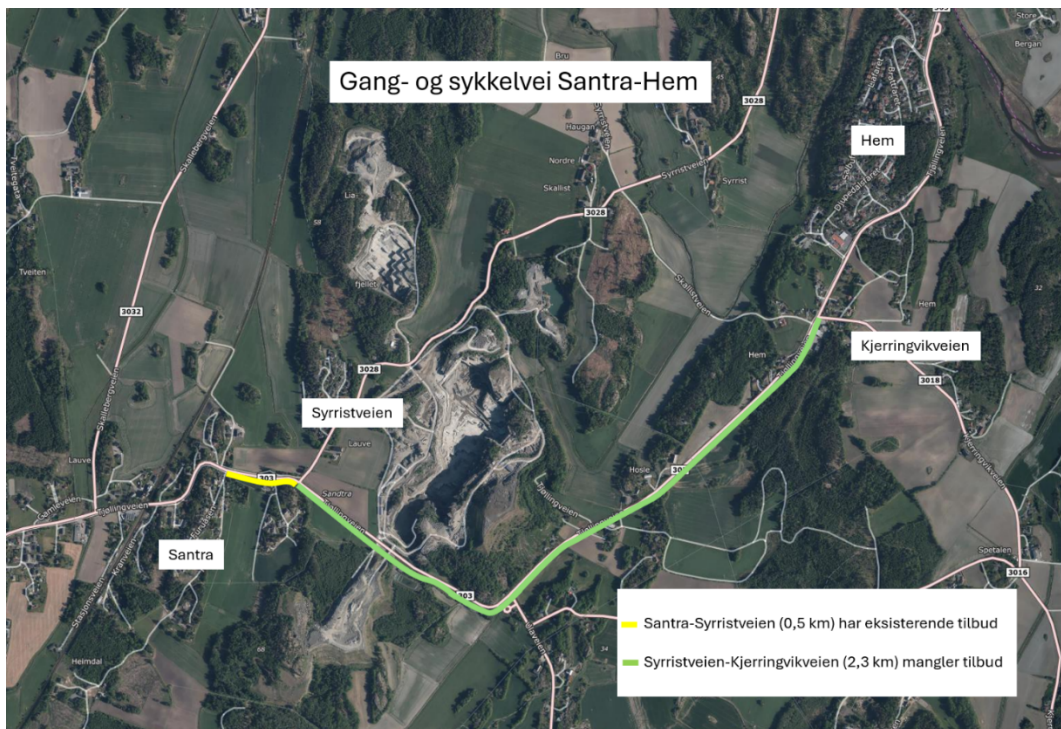
Vedtatt reguleringsplan

Reguleringsplanen for gang- og sykkelvei fv. 303 Tjøllingveien fra Santra til Hem, ca. 2,8 km, er utarbeidet av Larvik kommune og ble vedtatt av kommunestyret 10.05.2023.

Strekningen fra Santra til Syrristveien (om lag 0,5 km) har i dag et tilbud for gående og syklende på nordsiden av Tjøllingveien. I reguleringsplanen til kommunen er det innarbeidet flytting av gang- og sykkelveien til sydsiden av fylkesveien på denne strekningen. Strekningen fra Syrristveien til kryss ved Kjerringvikveien er regulert med ny gang- og sykkelvei på sydøstsiden av fylkesveien (om lag 2,3 km).

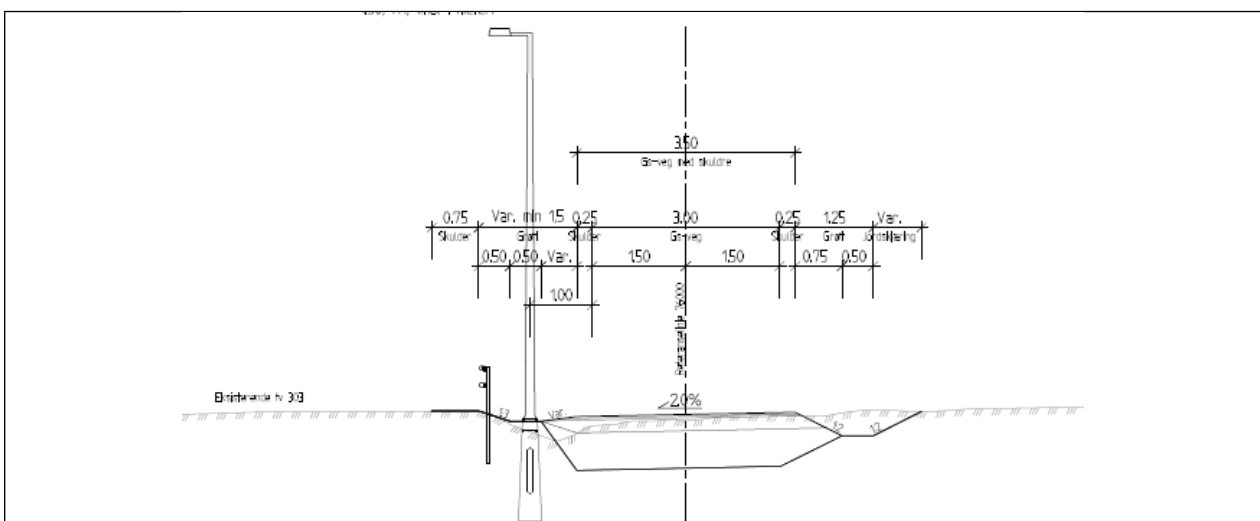
Strekningen som har et tilbud i dag, foreslås i denne saken opprettholdt med dagens løsning. I den videre utredningen ses det bort fra denne strekningen og det drøftes kun alternativer for

gang- og sykkelvei på den strekningen som i dag mangler tilbud. (Se grønn markering på figur 1).



Figur 1: regulert område fra Santra til Hem markert med gult (0,5km) og grønt (2,3km)

Regulert løsning har en totalbredde på ca. 5 m, med 3 m asfaltbredde på gang-/sykkelveien. Totalt arealbeslag for løsningen er 40 331 m². Løsningen omfatter rekkverk mellom fylkesveien og gang-/sykkelvei for å ivareta tilstrekkelig trafiksikkerheten med fartsgrense 70 km/t. I mai 2026 ble det fattet vedtak om endret fartsgrense til 50 km/t og 60 km/t på strekningen. Vedtaket medfører at det kan etableres ny gang- og sykkelvei med trafikkdelere på 1,5 meter uten krav om rekkverk.



Figur 2: Regulert løsning ved flatt terreng, med rekkverk ved fartsgrense 70 km/t.

Utformingsalternativer - presentert for hovedutvalg for samferdsel i sak 41/24

I september 2024 ble hovedutvalg for samferdsel orientert om 13 hovedutformingsalternativer for bygging av gang- og sykkelanlegg. Regulert løsning på strekningen er en kombinasjon av alternativ 2 og 3. I oversikten nedenfor er alternativene listet opp med totalbredde for gang- og sykkelløsning på den aktuelle strekningen.

Alternativ	Totalbredde gang- og sykkelløsning
1. GS-vei med 3 m grøft	6,5 m
2. GS-vei med smal grøft	5,0 m
3. GS-vei med rekkverk	4,3 m
4. Fortau med kantstein	3,35 m
5. GS-vei med rabatt «Stavernsløsning»	3,25 m
6. Fortau med skille «Svelvikelipse»	3,55 m
7. Sykkelvei med fortau, adskilt v/symbolmerking	4,75 m + grøft
8. Sykkelvei m/fortau, adskilt m/langsgående merking	4,75 m + grøft
9. Sykkelvei m/fortau m/kantstein som skiller gående/syklende	4,75 m + grøft
10. Sykkelfelt	2x1,5 m
11. Bred skulder	1,5-2,0 m
12. Gruset skulder inntil eksisterende vei	2x1,5 m
13. Gruset GS-sti i tilknytning til eksisterende vei	3,5 m

Aktuelle utformingsalternativer som er vurdert i denne saken

Det er gjort vurdering av egnethet for alle alternativer. Alternativene 2-3-5-6 er vurdert som trafiksikre og egnede løsninger i denne type område, som preges av åpne landbruksarealer, med lite bebyggelse langs strekningen. De vurderes å kunne gi gode sammenhengende løsninger mht. påkobling til eksisterende gang- og sykkelanlegg i hver ende samtidig som arealbeslaget er lavere enn for regulert løsning. Fortausløsning (alternativ 4) inngår i vurderingene, men ansees ikke som aktuell i dette området og med fartsnivået langs strekningen. Kostnads-forskjellene mellom de vurderte alternativene er ikke utpreget store, men alle alternativene innebærer kostnader som er høyere enn bevilget ramme på 40 mill. kr. Derfor er det også vurdert en løsning basert på alternativ 13 som holder seg innenfor bevilget ramme.

Øvrige alternativer vurderes som uaktuelle i denne saken til tross for at kostnadene for noen av de er lavere. Alternativ 1 samt 7-9 er alle løsninger som krever mer areal og/eller egner seg der det er mange gående og syklende og derfor behov for å skille disse trafikantgruppene. Alternativene 10-12 ansees ikke å tilfredsstille behovet for en løsning for gående og syklende på

strekningen og vil ikke innebære at man setter igjen den eksisterende «missing link» på strekningen.

De alternativene som er utredet, har et arealbeslag som er mindre enn den regulerte løsningen, og vil ikke kreve ny planprosess før en kan starte byggeplanarbeidet. Løsninger som beslaglegger mindre areal enn regulert løsning vil normalt måtte gjennomgå en mindre planendring etter ferdigstilling av anleggsarbeidet. Detaljer rundt dette må avklares med Larvik kommune.

Det er ikke gjort vurdering av andre traseer som ikke ligger langs fylkesveien. En slik løsning vil kreve en ny planprosess med konsekvensutredning og ny reguleringsplan og innebære høyere kostnader og tidsforskyvninger. Et samarbeidprosjekt med Larvik kommune om vann og avløpsanlegg vil trolig ikke være aktuelt ved en slik løsning.

Aktuelle utformingsalternativer for Santra-Hem vises i det videre med skisse/bilde og beskrivelser. Alternativene er nummerert som i HS-sak 41/24.

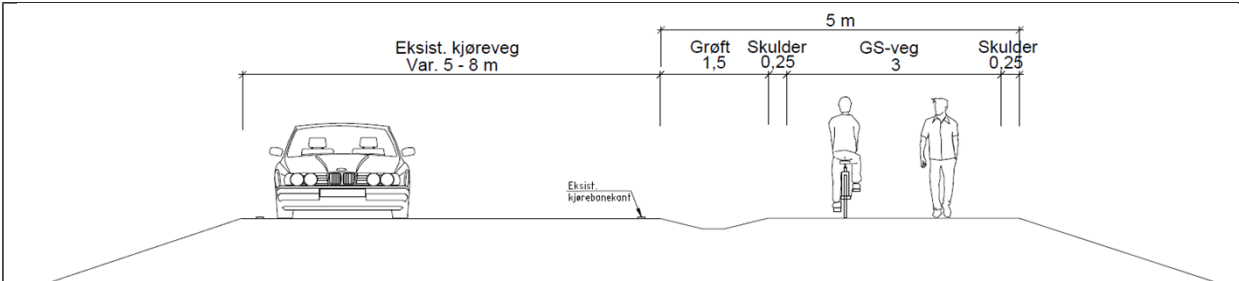
Utforming beskriver teknisk gang-/sykkelløsning.

Arealbeslag beskriver totalt arealbruk for løsningen.

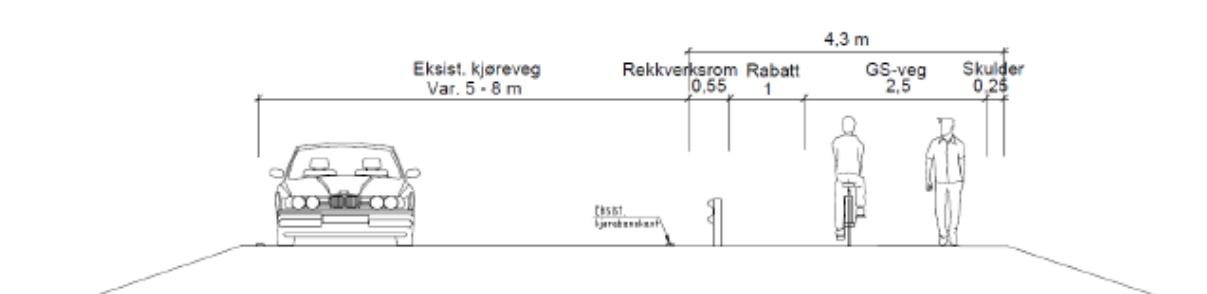
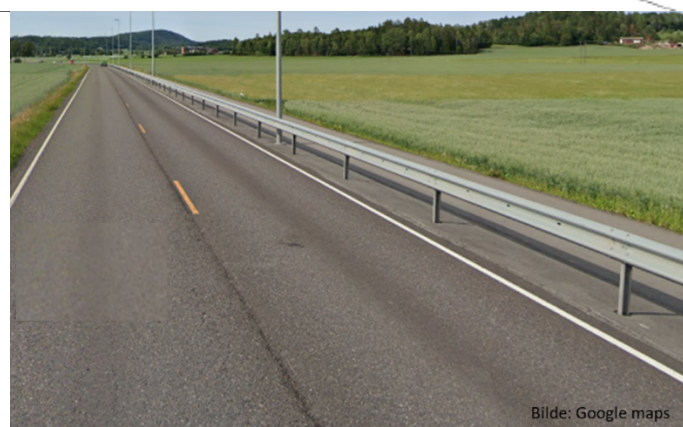
Totalkostnad er grovt estimat inkl. mva. for prosjektering, grunnnerv, bygging og belysning.

Andre virkninger/vurderinger beskriver andre forhold som trafiksikkerhet, drift/vedlikehold, mulig innsparingspotensialer, fordyrende elementer mv.

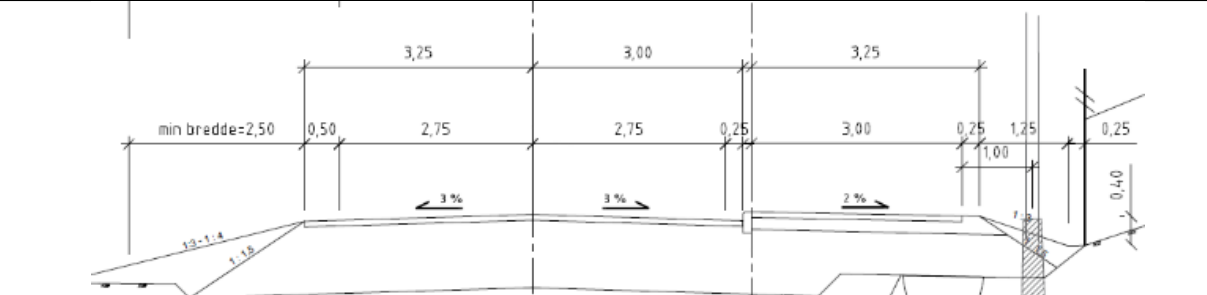
Alternativ 2: GS-vei med smal grøft (totalbredde 4,5 m) - redusert til 2,5 m asfaltert gs-vei

			
Utforming	Asfaltert bredde 2,5 m (redusert fra 3,0m), smal grøft 1,5 m, 2 x skulder 0,25 m.		
Arealbeslag	39 181 m ²		
Totalkostnad	72,4 MNOK		
Andre virkninger	God løsning for gående og syklende. God løsning for snø- og overvannshåndtering, grøft gir fordrøyning og rensing. Noe mindre arealbeslag og terrenginngrep enn regulert løsning.		

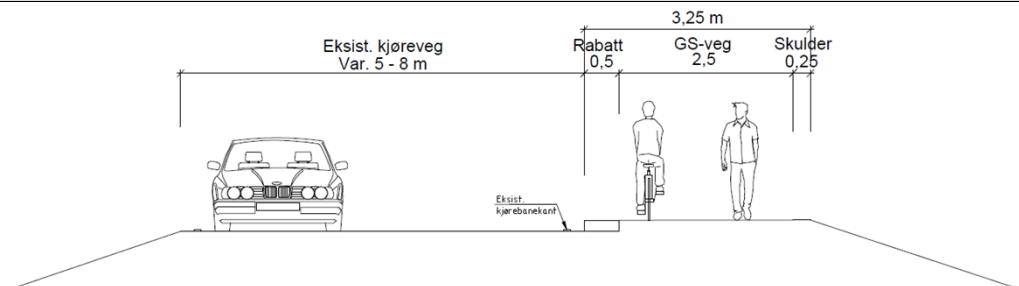
Alternativ 3: GS-vei med rekkverk (totalbredde 4,3 m)

		
Utforming	Asfaltert gs-vei 2,5m, rabatt 1,0 m, rekkverksrom 0,55m, skulder 0,25m	 Bilde: Google maps
Arealbeslag	38 721 m ²	
Totalkostnad	86,8 MNOK	
Andre virkninger	Trygg løsning for gående og syklende. Rekkverk gir økt vedlikeholdsbehov og utfordringer med snøhåndtering. Øker kompleksitet og klimaavtrykk.	

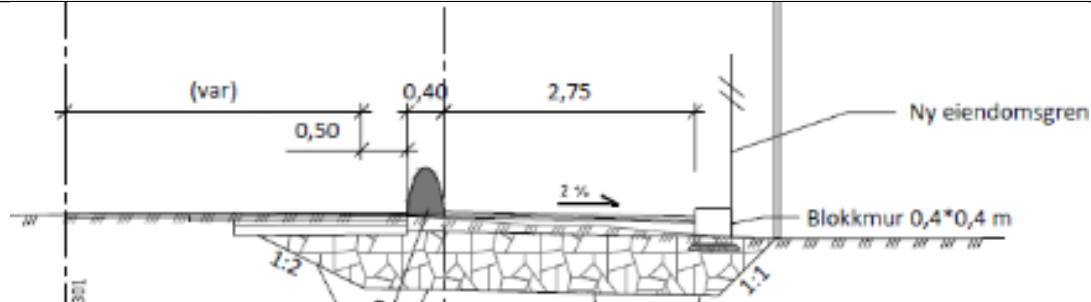
Alternativ 4: Fortau med kantstein (totalbredde 3,35 m)

		
Utforming	Asfaltert gs-vei 3,0 m, kantstein 0,1m, skulder 0,25 m	 Bilde: Google maps
Arealbeslag	36 536 m ²	
Totalkostnad	72,6 MNOK	
Andre virkninger	Arealbesparende løsning, men egner seg primært i byområder med lavt fartsnivå. Vil kunne oppleves utrygt for gående og syklende ved høyt fartsnivå på fylkesveien. Krever inngrep i eksisterende vei for overvannshåndtering.	

Alternativ 5: GS-vei med rabatt «Stavernsløsning» (totalbredde 3,25 m)

		
Utforming	Asfaltert gs-vei 2,5 m, rabatt 0,5 m, skulder 0,25 m	
Arealbeslag	36 306 m ²	
Totalkostnad	78,7 MNOK	
Andre virkninger	God løsning, men med økt kompleksitet i oppbygging (kantstein/rabatt) og noe økte kostnader og vedlikeholdsbehov. Større avstand mellom gående/syklende og kjørende enn fortausløsning.	

Alternativ 6: Fortau med elipse som skiller myke og harde trafikanter (totalbredde 3,55 m)

		
Utforming	Asfaltert gs-vei 2,5 m, elipse inkl. sideareal 0,8 m, skulder 0,25 m	
Arealbeslag	36 996 m ²	
Totalkostnad	79,2 MNOK	
Andre virkninger	Gir god trygghet for gående og syklende. Teknisk mer kompleks løsning med utfordringer knyttet til drift, særlig vinterstid. Begrenset mulighet for snølagring og noe mer krevende overvannshåndtering.	

Alternativ 13: Smal sti i tilknytning til eksisterende vei - med asfalt (totalbredde 3,5 m)

	Eksisterende kjørevei 3,5 m Grøft 1,5 m Gruset sti 2,0 m	
Utforming	Asfaltert sti 2,0 m, uten skulder, grøft 1,5 m.	
Arealbeslag	36 881 m ²	
Totalkostnad	22,5 MNOK	
Andre virkninger	Framstår som mindre attraktiv løsning for gående og syklende, men kan være tilstrekkelig der det er få brukere. Lav kostnad og lite terrenginngrep, alternativet omfatter ingen løsning for overvannshåndtering, dårlig løsning for drift. Vanskelig å drifte vinterstid, og kan gi dårligere forhold/lavere standard.	

Rangering av alternativene:

Totalkostnadene for hvert alternativ er grove estimater og tar utgangspunkt i prosentvis variasjon mellom alternativene fra HS-sak 41/42 «hvordan bygge gang- og sykkelvei på enklere og rimeligere måte». Totalkostnader for bygging er inkludert prosjektering (erfaringsbasert 10-15% av byggekostnad), grunnerverv (gjennomsnitt 300 kr m²) og byggeledelse. Arealbeslaget er et minimumsbehov og tilpasses de ulike alternativene mht. grøfter, skråninger og terrengtilpassing på yttersiden av gang-/sykkelveien. Mer detaljert vurdering av de ulike alternativene på kriteriene trafiksikkerhet, attraktivitet/trygghetsfølelse, framkommelighet, drift og vedlikehold, overvannshåndtering og klimaavtrykk ligger som vedlegg til saken.

Alternativene er vurdert ut fra følgende kriterier:

Måloppnåelse (vektet 33%)

- Trafiksikkerhet for gående og syklende
- Attraktivitet for gående og syklende
- Framkommelighet for gående og syklende

Arealbeslag og lokal påvirkning (vektet 33%)

- Arealbeslag
- Klimagassutslipp

Kostnad (vektet 33%)

- Byggekostnad
- Drift og vedlikehold
- Overvannshåndtering

Vurdering/rangering av alternativene (1-5 der 5 er best):

Kriterium/ Vekt	Tema	Regulert løsning	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 13
		Gs-vei med 1,5 m grøft og rekkverk	Gs-vei med 1,5 m grøft	Gs-vei med rekkverk	Fortau med kantstein	Gs-vei med rabatt «Stavernsløsning»	Gs-vei med Svelvikellipse	Smal sti med asfalt
Måloppnåelse 33 %	Trafikksikkerhet for gående og syklende	5	5	4	3	4	4	2
	Attraktivitet for gående og syklende	5	5	4	3	5	4	3
	Framkommelighet for gående og syklende	4	4	4	4	4	4	3
	Vektet sum	1,5	1,5	1,3	1,2	1,4	1,3	0,9
Arealbeslag og lokal påvirkning 33 %	Arealbeslag	40 331 m2 3	39 181 m2 4	38 721 m2 4	36 536 m2 5	36 306 m2 5	36 996 m2 5	36 881 m2 5
	Klimagassutslipp	3	4	3	3	3	3	5
	Vektet sum	1,0	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	1,7
Kostnader 33 %	Byggekostnad	83,3 MNOK 2	72,4 MNOK 4	86,8 MNOK 2	72,6 MNOK 4	78,7 MNOK 3	79,2 MNOK 3	22,5 MNOK 5
	Drift og vedlikehold	4	5	4	5	4	3	3
	Overvannshåndtering	5	5	4	4	4	4	3
	Vektet sum	1,2	1,5	1,1	1,4	1,2	1,1	1,2
Totalsum		3,7	4,3	3,6	3,9	4,0	3,7	3,0

Oppsummerende vurdering – beste løsninger

Samlet vurdering av alternativene viser at kostnadsnivået, med unntak av alternativ 13, er vesentlig høyere enn bevilgningen på 40 mill. kr. Arealbeslaget for løsningene ligger i intervallet 36 300 m² – 40 300 m². Flere av løsningene har arealbeslag som er ca. 10 % lavere enn regulert løsning. I et helhetlig perspektiv rangeres alternativene 2 og 5 høyest og framstår som gode løsninger på strekningen.

Alternativ 2 vurderes som den beste og mest helhetlige løsningen. Løsningen gir god trafikksikkerhet for gående og syklende, høy brukskvalitet og solide tekniske løsninger for drift og overvannshåndtering. Dette bidrar til en robust løsning med lav risiko i et livsløpsspektiv. Løsningen innebærer noe mindre arealbeslag enn regulert løsning. Kostnadmessig ligger den ca. 10 mill. kr lavere enn regulert løsning, og er den rimeligste av de «dyre» løsningene.

Alternativ 5 fremstår som en balansert løsning som ivaretar hensynet til både trafikksikkerhet, framkommelighet og arealbruk på en god måte. Løsningen gir god separasjon mellom gående/syklende og kjørevei, samtidig som den har relativt moderat arealbeslag sammenliknet med flere av de øvrige alternativene. Samtidig innebærer løsningen økt teknisk kompleksitet, blant annet knyttet til oppbygging av rabatt og bruk av kantstein. Dette kan gi noe høyere investeringskostnader og økt behov for drift og vedlikehold over tid.

På bakgrunn av en samlet avveining mellom måloppnåelse, lokale konsekvenser og kostnader anbefales det å legge alternativ 2 til grunn for videre planlegging. Dette alternativet vurderes å gi best måloppnåelse i tråd med prosjektets formål, samtidig som det legger til rette for en driftssikker og fremtidsrettet løsning.

Stedlige tilpasninger vurderes nærmere på delstrekninger hvor hensynet til arealinngrep er særlig krevende, slik at prosjektet kan optimaliseres lokalt der dette gir klare fordeler.

Øvrige løsninger

Alternativ 3 har fordelen med den tydelige fysiske separasjonen mellom myke trafikanter og biltrafikk. Rekkverket gir en konkret barriere som kan bidra til økt opplevd sikkerhet, særlig der trafikkmengde og fart er relativt høy. Løsningen har også god framkommelighet for både gående og syklende. Samtidig har alternativet noen ulemper. Rekkverket kan oppleves som visuelt dominerende og bidra til en trangere og mindre attraktiv opplevelse av anlegget. Det gir også økte kostnader og mer krevende drift, blant annet knyttet til vedlikehold og snøhåndtering vinterstid. Rekkverket hindrer effektiv snølagring og gjør brøyting mer komplisert. I tillegg kan rekkverksender utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko ved påkjørsel. Løsningen gir også et noe høyere klimaavtrykk på grunn av materialbruk og større asfaltert areal.

Alternativ 4 har på sin side styrker knyttet til lavere arealbeslag, men vil kunne oppleves som mindre trygg og attraktiv for gående og syklende i denne type omgivelser. Det er kun en kantstein som skiller gående og syklende fra kjøreveien og fartsnivået på fylkesveien vil være relativt høyt. Løsningen egner seg primært i tettbygde strøk med lavt fartsnivå, men kan være aktuell på deler der det er spesielt smalt og behov for stedlige tilpasninger.

Alternativ 6 gir en god fysisk separasjon som kan bidra til økt trygghetsfølelse for myke trafikanter sammenlignet med rene fortauløsninger uten skille. Den har også et relativt lavt arealbeslag, noe som gjør den egnet i områder med begrenset tilgjengelig areal.

Framkommeligheten er tilfredsstillende, med god nok bredde for gående og syklende.

Alternativet har imidlertid flere praktiske og driftsmessige ulemper. Skilleelementet (ellipsen) gjør drift og vedlikehold mer krevende, spesielt med tanke på feiing og vinterdrift. Det hindrer snølagring og kan føre til økte brøytekostnader. Løsningen kan også oppleves som visuelt trang og mindre attraktiv. I tillegg kan endeavslutninger og åpninger i konstruksjonen medføre sikkerhetsutfordringer og behov for ekstra vedlikehold. Klimamessig innebærer løsningen også et høyere utslipp på grunn av støpte konstruksjoner.

Alternativ 13 innebærer en smal løsning og gir mindre plass for gående og syklende og vil framstå som en mindre attraktiv løsning. Løsningen omfatter ikke terrengtilpasninger til eksisterende fylkesvei, eller tilrettelagte tilpasninger til kryssende adkomstveier. Løsningen har vesentlig lavere byggekostnad enn alle andre alternativer, og kan kortsiktig framstå som en god nok løsning. Sett i et livsløp er imidlertid denne løsningen mindre gunstig. Kostnader til drift og vedlikehold blir høye med behov for spesialmaskiner. Løsningen er svært enkel, uten sluk og overvannshåndtering, noe som kan medføre vann og is på gs-veien. Eventuell etablering av sluk og overvannsløsninger vil medføre store kostnadsøkninger, tilnærmet nivået på de andre løsningene.

Asfaltering av smal sti medfører økning i tette flater og økt vannavrenning ved nedbør. Økning av tette flater i forhold til dagens situasjon vil normalt medføre krav fra kommunen om overvannshåndtering og etablering av drens-system. Dersom det skal etableres et tilfredsstillende overvannssystem, vil dette medføre betydelige tilleggskostnader og inngrep, noe som svekker alternativets opprinnelige fordel som en rimelig løsning.

Kostnadsreduserende tiltak:

Med unntak av alternativ 13, har alle løsningene en høy kostnad og ligger i intervallet 72-83 mill. kr. For å redusere total kostnaden kan følgende tiltak vurderes videre i byggeplanfase

- Bygge gs-veien uten veilys. Veilys er estimert til en kostnad på 1500 kr/m. Ved å ikke etablere veibelysning på strekningen på 2,3 km kan en oppnå en besparelse på ca. 3.5 mill. kr.

I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal behovet for belysning vurderes ut fra trafiksikkerhet og bruk, og det er krav om belysning i konfliktpunkter som kryss og gangfelt. For gang- og sykkelveier er belysning normalt anbefalt for å sikre trygg ferdsel, særlig der det er jevn bruk og tilknytning til trafikkert vei. Manglende veibelysning på en ny gang- og sykkelvei i et område med fartsnivå 50–60 km/t vil kunne gi redusert trafiksikkerhet, dårligere fremkommelighet og lavere opplevd trygghet for gående og syklende, spesielt i mørke perioder. Dette kan igjen svekke bruken av anlegget og dermed redusere måloppnåelsen om økt gange og sykling. Fravær av belysning kan dermed være i strid med både intensjonen i vegnormalene og overordnede mål om attraktive, trygge og universelt utformede transportløsninger.

- Samarbeid med kommunen om vann og avløp. Gjennomføring av gs-prosjektet i samarbeid med kommunen om planlagte vann og avløpsanlegg i området vil kunne være med på å redusere anleggskostnader for gs-anlegget. Erfaringer fra tidligere samarbeidsprosjekter er imidlertid ofte at anleggstiden vil kunne øke. Detaljer for kostnadsfordeling må avklares nærmere med kommunen.
- Stedlige tilpasninger vurderes der det kan gi kostnadmessige fordeler. Løsninger med redusert arealbeslag kan vurderes på strekninger der konsekvensene for natur (f.eks. redusere sprengning), landbruk eller eiendom er størst, og der trafikkforholdene tilsier at en noe lavere standard kan aksepteres uten vesentlig reduksjon i trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevd trygghet for gående og syklende.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

I økonomi- og handlingsplan 2026-2029 er det satt av 40,0 mill. kr til gang- og sykkelvei fv. 303 Santra-Hem. Tiltaket skal etter planen prosjekteres 2027 og bygges 2028/2029. Det er ikke gjort nøyaktige kostnadsanslag for utformingsalternativene som er vist i saken. Kostnadsberegningene er kun grove estimater, og viser først og fremst kostnadsvariasjoner mellom de ulike løsningene. Når fylkeskommunen gjennomfører en reguleringsplanprosess utføres normalt et kostnadsanslag i slutfasen av planprosessen. For gjeldende plan er det ikke utført anslag da Larvik kommune var ansvarlig for reguleringsplanprosessen. Neste kostnadsoverslag utføres normalt når anlegget er ferdig prosjektert og det foreligger detaljert prosessbeskrivelse av anleggsarbeidet.

Dersom hovedutvalget vedtar en løsning som overstiger prosjektets ramme på 40,0 mill. kr, kan fullfinansiering av prosjektet legges fram for fylkestinget i kommende prosess med økonomi- og handlingsplan.

Alternativt, kan prosjektet deles opp i flere etapper slik at del 1 bygges innenfor prosjektets ramme. Del 2 kan håndteres i forbindelse med nytt investeringsprogram for fylkesvei 2028-2037 som etter planen skal vedtas av fylkestinget i 2028. Nytt investeringsprogram er prioriteringsgrunnlaget for prosess med økonomi- og handlingsplan for fylkesvei.

For å kunne etablere gs-vei innenfor bevilget ramme på 40,0 mill. kr, kan bygging deles i to etapper:

- 1) Syrristveien – Ulaveien: ca. 0,9 km
- 2) Ulaveien - Kjerringvikveien ca. 1,4 km

Dersom etappe 2 prioriteres tidlig i nytt investeringsprogram 2028-2037, vil ikke fullføring av prosjektet i sin helhet forsinkes i stor grad, spesielt dersom etappe 1 og 2 prosjekteres sammen.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Økt trafiksikkerhet vil ha positiv konsekvens for FNs bærekraftsmål 9 og 11. Disse beskriver hvordan trafiksikkerhet skal ligge til grunn for utarbeidelse av all infrastruktur, som en grunnleggende faktor for å redusere trafikkulykker, samt hvordan tilrettelegging av ferdselsårer i nærmiljøet skal skape trygge og attraktive ferdselsårer for gående og syklende, blant annet på skoleveier.

Veibygging medfører klimagassutslipp som medfører miljøpåvirkninger på land og i vann. Det må i hvert enkelt investeringsprosjekt søkes å redusere klima- og miljøpåvirkningen i størst mulig grad. Krav om minimum 30 % vektning av klima og miljø ved alle offentlige anskaffelser bidrar til at negativ klima- og miljøpåvirkning ved gjennomføring av veiprosjekter reduseres. FNs bærekraftsmål nr. 14 og 15 innebærer blant annet å bevare livet i havet og livet på land

Konsekvenser for CRPD

Alternativ 2-6 vurderes å være i tråd med CRPD ved at foreslåtte løsninger legger vekt på tilgjengelighet, universell utforming og like muligheter for trafikanter til å ferdes på og langs fylkesveinettet. Alternativ 13 ansees ikke å være i tråd med CRPD. Det forutsettes at prinsippene følges opp i planlegging og gjennomføring av tiltak slik at personer med nedsatt funksjonsevne ikke møter barrierer eller indirekte diskriminering.

Fylkesdirektørens vurdering

Etter vurdering av 13 utformingsalternativer er det gjort en evaluering av syv løsningsalternativer basert på kriteriene måloppnåelse, arealbeslag (og lokal påvirkning) og kostnad. Etter fylkesdirektørens vurdering er alternativ 2 den beste løsningen sett i et helhetlig perspektiv. I forhold til opprinnelig alternativ 2, presentert i sak 41/24, er asfaltert bredde på gs-veien nå redusert fra 3 til 2,5 m for å redusere arealbeslag. Av de seks alternativene som framstår med høy kvalitet, er alternativ 2 det rimeligste. Til tross for at alternativ 13 har et moderat arealbeslag og en kostnad som ligger betydelig lavere enn andre alternativer, mener fylkesdirektøren at øvrige hensyn beskrevet i saken veier tungt i negativ retning. Løsningen er

svært enkel, uten sluk og overvannsløsninger, krever hyppigere vedlikehold og vil være mer kostbar å drifte. Sett i et livsløp er løsningen mindre gunstig og kan bli svært kostbar på sikt.

Konklusjon/anbefaling

Fylkesdirektøren anbefaler innstillingens alternativ A eller B. Det vises til argumenter i saken.

Vedlegg:

Fv 303 Santra Hem_konseptvurdering 010726